Niveau(x) d'enseignement: 4 Numéro EDUQ : 8270657
Centre d'intérêt: 751

Gaudreau, Claudette.

Module d'apprentissage pour une pratique de compréhension sur le concept "problème-solution" : thème, l'environnement / Claudette Gaudreau. -- [Québec] : PPMF-Laval enseignement secondaire, 1981.
iii, 59, [1] f. ; 28 cm.

Bibliographie: f. [60].

Cote Dewey: 448.4'0712'714/G267m Cote LC: PC/2065

Descripteur(s): *Français (Langue) *Compréhension *Résolution de problème *Lecture *Activité d'apprentissage *Environnement *Guide pédagogique *Secondaire (Niveau)

Identificateur(s) de sujet: *Automobile

Destiné à l'enseignement du français au deuxième cycle du secondaire, ce module s'articule autour du concept de problème/solution. A partir de trois textes portant sur les rapports entre automobile et environnement, il s'agit de sensibiliser l'élève à un problème, de l'amener à relever des solutions possibles, enfin de lui permettre de conceptualiser une telle démarche. Le guide pédagogique présente à cette fin des activités d'apprentissage regroupées en trois phases: la pré-lecture (démarche préparatoire à la lecture), la lecture proprement dite (étude comparative de textes), enfin la post-lecture (qui doit permettre la production d'idées nouvelles, la créativité).

Seize objectifs sont visés par le module: identifier un problème, identifier des solutions, faire ressortir les divers aspects du problème énoncé, pairer des solutions à un problème donné, évaluer l'esprit critique des auteurs, leur réalisme et leur degré de conviction, etc. Ces objectifs spécifiques ont été sélectionnés en tenant compte des divers niveaux de compréhension issus des taxonomies. Les questions posées vont de l'identification à l'évaluation; elles débouchent sur la production d'un texte personnel.

Type de document: d
Financement: Bénéficiaire - Université Laval
Organisme(s) source(s) - MEQ-DGERU
Programme(s) de subvention - PPMF
Auteur de l'analyse: ar

E D U Q 8270657

Claudette Gaudreau

Module d'apprentissage pour une pratique de comprehension sur le concept 'Probleme - Solution'

Theme : L'environnement

PPMF - Laval (enseignement secondaire)

Faculté des Sciences de l'Education

Université Laval

Août 1981

E D U Q 8270657

CLAUDETTE GAUDREAU

MODULE D'APPRENTISSAGE POUR UNE PRATIQUE DE COMPREHENSION SUR LE CONCEPT 'PROBLEME - SOLUTION'

THEME : L'ENVIRONNEMENT

PPMF - Laval (enseignement secondaire)

Faculté des Sciences de l'Education

Université Laval

Août 1981

Ce projet a été réalisé grâce à une subvention de recherche accordée par le Ministère de l'Education du Québec au Programme de Perfectionnement des Maîtres de français (enseignement secondaire) de l'Université Laval.

La reproduction totale ou partielle de ce document est autorisée à la condition expresse d'en indiquer la source et le nom de l'auteur.

TABLE DES MATIERES

Pages

INTRODUCTION 1

I La pré-lecture 1

II La lecture 3

III La post-lecture 3

PREALABLES

I Justification du concept 4

II Justification du thème 5

III Liste des objectifs visés par le présent module 5

PREMIERE PHASE DE COMPREHENSION

LA PRE-LECTURE

Remarques pédagogiques 7

1re approche: Approche par la discussion 8

2e approche: Approche par le vocabulaire 10

3e approche: Approche par l'apprentissage d'un concept 11

DEUXIEME PHASE DE COMPREHENSION

LA LECTURE

Remarques pédagogiques 20

Texte 1 Le procès de l'automobile (Bernard Descôteaux) 21

Tableau-synthèse du Texte 1 23

Texte 2 Critiquer l'auto, c'est critiquer la société 25

Tableau-synthèse du Texte 2 27

I Sujet traité 29

Consigne 29
Stratégies de questionnement 30
Tableau du sujet traité de T_1 et T_2 31

II Expression/contenu des textes (T_1 et T_2) 32

Objectifs spécifiques 32
Consigne 32
Stratégies de questionnement 32
Tableau de l'expression/contenu des textes (T_1 et T_2) 34
Texte[3] L'homme ou l'automobile (André Dalisle) 35
Tableau-synthèse du Texte 3 38

Expression/contenu de T_3 41

Objectifs spécifiques 41
Consigne 41
Stratégies de questionnement 42
Tableau de l'expression/contenu des trois (3) textes 44

TROISIEME PHASE DE COMPREHENSION 45
LA POST-LECTURE 45

Objectifs spécifiques 46
Consigne A 46
Stratégies de questionnement 46
Consigne B 47
Tableau des attitudes du lecteur face aux textes 48

CORRIGE 49
PREMIERE PHASE : La pré-lecture 49
DEUXIEME PHASE : La lecture 52
I Sujet traité 52
II Expression/contenu des textes (T_1 et T_2) 53
III Expression/contenu de T_3 55

TROISIEME PHASE : La post-lecture 58
Consigne A 58
Consigne B 58

BIBLIOGRAPHIE 60

INTRODUCTION

Le présent module d'apprentissage s'adresse aux élèves de 2e cycle du secondaire, particulièrement aux élèves de 5e secondaire.

Il s'articule autour d'un concept, celui de "problème/solution" et privilégie une approche de pratique de compréhension divisée en trois (3) phases:

I. La pré-lecture
II. La lecture proprement dite
III. La post-lecture

Dans les lignes qui vont suivre, on tentera de cerner d'un peu plus près ces nouvelles notions.

I. La pré-lecture

1.1 Nature: La pré-lecture constitue une démarche préparatoire à la lecture proprement dite, une amorce à la compréhension, une période de réchauffement ou de conditionnement à la préhension des concepts.

1.2 Approches: Diverses formes peuvent être utilisées dans cette première phase; on met ici l'accent sur trois (3) approches à être investies dans le cadre de la pré-lecture:

A) Approche par la discussion (libre association d'idées - brainstorming);

B) Approche par le vocabulaire;

C) Approche par l'apprentissage d'un concept (intention de lecture).

1.2.1 Approche par la discussion:

Lors de cette mise en situation, le maître permet aux élèves d'échanger sur le sujet traité par les textes. Il s'agit de faire ressortir les grands traits du thème exploité. Cette activité détermine, au préalable, l'information dont dispose le lecteur. Il est cependant loisible au maître de poser quelques questions pour soutenir l'échange et il peut également se servir du tableau pour noter les principaux points soulevés par les élèves. Cette façon de procéder met l'accent sur les connaissances antérieures des élèves et suscite certes leur motivation pour les lectures futures.

1.2.2 Approche par le vocabulaire:

Cette démarche met l'accent sur le vocabulaire. Le maître relève dans les textes à lire les mots qui, à son point de vue, peuvent causer problème au niveau de leur signification. Il les place dans leur contexte et demande aux élèves de les définir. Ce procédé n'a rien de vraiment nouveau, il permet cependant aux élèves de ne pas buter sur les mots rencontrés lors de la lecture des textes.

1.2.3 Approche par l'apprentissage d'un concept (l'intention de lecture):

Cette amorce spécifie l'intention du lecteur. Le maître communique à ses élèves l'intention qu'il veut leur faire partager; il leur permet d'identifier le concept au moyen de diverses applications de nature hiérarchique. Cette approche rend les élèves habiles à manipuler un concept qu'ils tenteront ensuite de percevoir dans les textes choisis.

II. La lecture

La lecture proprement dite devient le coeur même de cette démarche de compréhension. Elle se fait à l'aide de l'étude comparative de textes; ce qui suppose un choix de deux (2) ou plusieurs textes sur le même sujet, susceptibles de permettre la comparaison d'informations.

Il va sans dire que diverses stratégies de questionnement amènent l'élève à établir les liens qui relient les textes. Par contre, ce genre de parallélisme fait mieux ressortir les dissemblances qui surgissent inévitablement de cette comparaison.

Les exercices de pré-lecture, par leurs diverses approches, ont préparé l'élève à poursuivre sa démarche de questionnement et l'étude comparative de textes viendra approfondir l'étude du concept.

III. La post-lecture

Quant à la post-lecture, on la relie au processus d'achèvement de la lecture, à la lecture/écriture, à la re-lecture. Cette phase fait éclater la production d'idées nouvelles; elle permet le débordement des explorations faites et oblige le lecteur à se dépasser, à formuler des idées de son cru, à reconstruire le texte lu pour le traduire dans un acte d'écriture. Ce dernier stade peut facilement se relier à la construction personnelle et le résultat obtenu sera un texte nouveau, unique, inédit, chaque fois réécrit, différent. Lire un texte, c'est le projeter devant soi, c'est lui assurer un avenir, c'est l'enfanter à nouveau. Le lecteur sera ainsi appelé au dépassement, à la production d'idées nouvelles, à la créativité.

PREALABLES

I. Justification du concept

L'observation de la vie quotidienne, le processus d'apprentissage lui-même, les lectures variées et nombreuses ont permis de constater que le concept "problème/solution" s'avère une démarche valable pour l'étude de la compréhension. En effet, il suffit de jeter un regard sur la vie de tous les jours pour se rendre compte que les média soulèvent de nombreux problèmes et que chaque personne, à sa manière, cherche à les résoudre. De plus, les méthodes d'apprentissage elles-mêmes ne sont que de multiples recherches de solutions à de multiples problèmes.

> *"Le point de départ est toujours un "problème", c'est-à-dire que l'individu va percevoir dans l'environnement quelque chose d'insolite, qu'il n'arrive pas à intégrer dans ses schémas d'explication du monde. Il y a entre ce qui est perçu et les modèles intérieurs des différences qui doivent être réduites."*[1]

La pédagogie qui part du réel devient nécessairement une pédagogie de résolution de problèmes. Les auteurs par leurs textes soulèvent maintes fois des problèmes et par la même occasion, ils tentent de leur apporter des solutions, sinon totales du moins partielles.

Par le présent module, il s'agit d'amener les élèves à conceptualiser cette démarche qui est elle-même réalité.

---

[1] André Paré, Créativité et Pédagogie ouverte, Créativité et apprentissage, Volume II, Ottawa, NHP, 1977, p. 67.

II. Justification du thème

Le thème choisi, l'environnement, a été retenu parce que ce sujet rejoint les préoccupations actuelles des gouvernements à tous les paliers, celles de nombreux organismes et d'un nombre croissant d'individus. Les controverses que ce thème suscite dans certains milieux invitent à s'y intéresser de plus près. On présume également que les élèves ont une certaine connaissance des aspects soulevés par cette nouvelle "vogue".

III. Liste des objectifs visés par le présent module

1. Identifier un problème;
2. Identifier des solutions;
3. Identifier la complexité d'un problème;
4. Faire ressortir les divers aspects du problème énoncé;
5. Découvrir la progression dans un énoncé de problème;
6. Cerner les rapports entre les divers aspects d'un énoncé de problème et l'énoncé lui-même puis les rapports de ces divers aspects entre eux;
7. Pairer des solutions à un problème donné;
8. Chercher des solutions à un problème posé;
9. Distinguer, parmi les énoncés de problèmes, ceux qui sont appuyés par des faits ou des exemples, des citations ou des références qui font autorité;
10. Reconnaître le jugement de l'auteur sur les solutions proposées: ses solutions, les solutions d'autres chercheurs ou penseurs;

II. Justification du thème

Le thème choisi, l'environnement, a été retenu parce que ce sujet rejoint les préoccupations actuelles des gouvernements à tous les paliers, celles de nombreux organismes et d'un nombre croissant d'individus. Les controverses que ce thème suscite dans certains milieux invitent à s'y intéresser de plus près. On présume également que les élèves ont une certaine connaissance des aspects soulevés par cette nouvelle "vogue".

III. Liste des objectifs visés par le présent module

1. Identifier un problème;
2. Identifier des solutions;
3. Identifier la complexité d'un problème;
4. Faire ressortir les divers aspects du problème énoncé;
5. Découvrir la progression dans un énoncé de problème;
6. Cerner les rapports entre les divers aspects d'un énoncé de problème et l'énoncé lui-même puis les rapports de ces divers aspects entre eux;
7. Pairer des solutions à un problème donné;
8. Chercher des solutions à un problème posé;
9. Distinguer, parmi les énoncés de problèmes, ceux qui sont appuyés par des faits ou des exemples, des citations ou des références qui font autorité;
10. Reconnaître le jugement de l'auteur sur les solutions proposées: ses solutions, les solutions d'autres chercheurs ou penseurs;

11. Valider des solutions;

12. Découvrir l'anticipation de solutions pratiques;

13. Déceler les indices linguistiques qui permettent d'identifier un problème ou une solution;

14. Evaluer a) l'esprit critique des auteurs;
    b) leur réalisme;
    c) leur degré de conviction;

15. Confronter l'opinion de trois (3) auteurs sur le même problème et sur les solutions envisagées pour le résoudre;

16. Produire un court article destiné à convaincre les utilisateurs de l'auto à montrer plus de modération dans l'usage de ce bien de consommation.

NOTE: Les objectifs spécifiques qui ont été sélectionnés tiennent compte des divers niveaux de compréhension issus des taxinomies. Les questions posées vont de l'identification à l'évaluation; elles débouchent sur la production d'un texte personnel.

PREMIERE PHASE DE COMPREHENSION

LA PRE-LECTURE

Remarques pédagogiques

On a proposé trois (3) types d'approche pour la pré-lecture; il va sans dire que le maître peut choisir celle qui convient le mieux à ses groupes respectifs.

La première approche (approche par la discussion) permet aux élèves de connaître le sujet dont il sera question dans les textes choisis, de se préparer mentalement à les aborder, même de confronter leur savoir à d'autres sources.

La deuxième élimine les difficultés reliées à l'emploi de certains mots dont le sens est plus opaque.

Quant à la troisième, elle convient davantage à l'apprentissage du concept lui-même; elle facilite donc les lectures qui suivront avec intentions explicites de lecture.

Cette dernière approche contient quatre (4) exercices présentés d'une façon hiérarchique. Le maître pourra choisir ceux qu'il croit nécessaires au développement du concept "problème/solution". Il pourra également décider si ces exercices sont faits à l'oral ou à l'écrit, individuellement ou en équipe.

L'approche par le vocabulaire peut facilement s'intégrer à chacune des deux autres.

Le maître peut facilement emprunter l'une ou l'autre de ces approches ou même les choisir toutes s'il croit que ses élèves seront mieux préparés à l'étude comparative des textes.

1re approche : Approche par la discussion:
(libre association d'idées)

Remarques pédagogiques

Cette approche permet à l'élève de faire le point sur ses propres connaissances du sujet traité. Les questions qui suivent tentent de cerner les conséquences de l'utilisation excessive de l'automobile sur l'environnement. Les aspects suivants peuvent être abordés:

1. Bienfaits / méfaits de l'automobile;
2. Mobiles des consommateurs (trices);
3. Protection de l'environnement;
4. Transports en commun;
5. Développement technologique /système social;
6. Solutions proposées.

Il va sans dire que le maître peut choisir seulement quelques questions ou même en formuler d'autres. Celles qui sont suggérées ici le sont pour permettre aux élèves de faire état de leur savoir et de le partager avec les autres; de cette façon, l'intérêt peut être soutenu tout au long de la discussion.

Suggestions de questions:

1. Bienfaits/méfaits de l'automobile:

   A) Enumère les bienfaits que procure l'utilisation de l'automobile;

   B) Peux-tu faire l'inventaire des méfaits que l'utilisation exagérée de l'auto entraîne?

2. Mobiles des consommateurs (trices):

   A) Peux-tu classer, par ordre de priorité, les raisons qui incitent les consommateurs (trices) québécois (es) à acheter de "grosses" voitures plutôt que des "moyennes" ou des "petites"?

a) le confort;
b) l'utilité;
c) la résistance de ce type de voiture;
d) le sentiment de domination;
e) l'image de liberté;
f) le nombre de personnes à l'utiliser;
g) la longévité des voitures;
h) les distances à parcourir;
i) le prestige;
j) le luxe.

NOTE: Tu indiques ton choix au moyen des chiffres (1 à 10).

B) Ces priorités sont-elles les mêmes pour:

1. les jeunes aux études?
2. les travailleurs (euses)?
3. les personnes plus âgées?

Dresse un tableau pour ces diverses catégories et compare.

3. Protection de l'environnement:

A) Devrait-on défendre l'accès de l'automobile en certains endroits? Si oui, nomme les lieux et apporte des preuves à l'appui de tes affirmations.

B) La protection de l'environnement devrait-elle primer sur le développement de la technologie par l'automobile? Pourquoi?

4. Transports en commun:

A) Les transports en commun constituent-ils un palliatif à la surutilisation de l'automobile?

B) Comment ces transports devraient-ils être organisés pour jouer ce rôle dans les centres urbains? dans les milieux ruraux? dans ton milieu respectif?

C) Les transports en commun sont-ils une solution de rechange:

1. pour les jeunes aux études?
2. pour les travailleurs (euses)?
3. pour les personnes âgées?
4. pour les handicapés (es)?

et ce, à toutes les époques de l'année?

5. Développement technologique/système social:

A) Dans le contexte nord-américain, les "grosses compagnies" productrices de voitures détiennent-elles le pouvoir sur les gouvernements en place?

B) Y a-t-il une correspondance entre le phénomène envahisseur de l'automobile et le système social contemporain, ici au Québec et ailleurs? Apporte des faits à l'appui de ta réponse.

2e approche : Approche par le vocabulaire:

Cette approche veut faciliter la lecture des textes et pour ce, elle tente de relever les mots dont le sens est plus difficile à saisir pour l'élève.

a) 1er texte : Le procès de l'automobile
(Bernard Descôteaux)

- smog photochimique (3e par.)

b) 2e texte : Critiquer l'auto, c'est critiquer la société...
(H. Burns et U. Frain)

- antithèse (2e par.)
- alternatives... judicieuses (3e par.)

c) 3e texte : L'homme ou l'automobile?
(André Delisle)

- impunément (3e par.)
- aménagistes (7e par.)
- pseudo-efficacité (9e par.)

3e approche : Approche par l'apprentissage d'un concept:
(concept "problème/solution")

1. Objectif spécifique: **Identifier**, parmi un groupe d'énoncés, ceux qui soulèvent un problème.

Consigne I : Diverses situations reliées à l'environnement te sont présentées: identifie par (P) les énoncés qui font état d'un problème rattaché à l'environnement et par (SP) ceux qui ne soulèvent pas de problème. Tu consignes tes réponses entre les parenthèses.

1. De toutes les technologies modernes, ce sont celles du transport qui sont les plus gloutonnes en énergie.
(_____)

2. Le Comité de l'Environnement de l'OCDE affirme que des formes entièrement nouvelles de transport urbain, qui font l'objet d'études très poussées, laissent espérer des services d'un niveau proche de ceux de l'automobile.
(_____)

3. Dans le Parc des Laurentides, des motoneigistes ont coupé plusieurs arbres pour se frayer un passage et ce, sans autorisation.
(_____)

4. A Montréal, le niveau de pollution atmosphérique causée par l'oxyde de carbone émis par les automobiles a augmenté en moyenne de quelque 25% dans certaines rues de quartiers résidentiels, au cours des récentes journées de grève des services de transports en commun.
(_____)

5. La Fédération québécoise de cyclotourisme et le Monde à bicyclette ont publié un manifeste pour l'implantation de pistes cyclables après une réflexion axée sur plusieurs aspects de la bicyclette: sécurité routière, conditionnement physique, qualité de l'environnement et aménagement urbain.

(_____)

2. Objectif spécifique: Identifier, parmi plusieurs énoncés, ceux qui font état d'un problème et ceux qui proposent une solution.

Consigne II : Plusieurs situations sur l'environnement te sont fournies; marque d'un (P) les énoncés de problème et d'un (S) les solutions proposées. Tu inscris les lettres correspondantes dans l'espace réservé à cette fin.

1. Plusieurs industries de Ste-Marie (Beauce) déversent leurs eaux usées dans la Rivière Chaudière.

(_____)

2. La Direction du journal Eco utilise des fibres recyclées pour l'impression de son quotidien.

(_____)

3. Hydro-Québec vient de créer une société d'énergie, NOUVELER, pour effectuer des recherches sur les énergies nouvelles et pour s'assurer de l'utilisation optimale des cours d'eau.

(_____)

4. Les cheminées des usines de la Compagnie Iron Mines de Rouyn-Noranda laissent échapper un fort pourcentage d'anhydride sulfureux.

(_____)

5. Les écologistes de la région de Québec proposent un nouveau tracé de l'Autoroute des Grèves pour conserver intactes les battures de Beauport où émigrent chaque année des milliers d'oies sauvages.

(_____)

6. Une étude effectuée par l'Hôpital Mont-Sinaï révèle que 14% des Montréalais souffrent de troubles pulmonaires et que ce taux peut atteindre 19% dans le centre-ville, occupé à 35% par des terrains de stationnement.

(_____)

7. Le rapport du Comité de l'Environnement de l'OCDE suggère aux grandes villes de développer davantage le transport en commun et d'utiliser les voitures-automobiles comme moyen de transport en commun.

(_____)

8. Le Courrier de l'Unesco rapporte qu'une auto consomme, sur une distance de 625 milles, autant d'oxygène qu'un homme en une année, et elle émet, outre l'oxyde de carbone, environ 2,2 livres de plomb avec ses gaz d'échappement.

(_____)

9. Le Ministère des Finances du Québec, Jacque Parizeau, annonce que "la prochaine grande priorité" du gouvernement du Québec portera sur l'épuration des eaux.

(_____)

10. En Espagne, la centrale solaire d'Almeria, encore au stade expérimental, commencera à fonctionner en 1982 et elle tentera de déterminer la rentabilité de l'utilisation de la chaleur solaire pour produire de l'électricité, remède pour les installations de faible puissance.

(_____)

3. Objectif spécifique: A un problème posé, pairer des solutions.

Consigne III : Un problème sur l'environnement est posé; parmi les énoncés qui suivent ce problème, tente de lui constituer une paire de solutions et indique ton choix à l'aide des lettres.

1. **Problème**:
On rapporte, qu'à Montréal, en 1979, le niveau de pollution atmosphérique causée par l'oxyde de carbone émis par les automobiles a augmenté en moyenne de quelque 25%.

(_____)

Solutions proposées

a) Depuis 1972, tous les moteurs à essence ont été munis de dispositifs de plus en plus efficaces en ce qui a trait aux émissions polluantes.

b) Des ingénieurs de Québec ont détecté des concentrations excessives de poussières dans l'atmosphère de certains secteurs de la CUQ.

c) Les Services de protection de l'environnement ont mis de l'avant une règle qui interdit d'enlever les dispositifs antipollution qui sont installés sur les nouveaux véhicules, lors de leur mise en marche.

d) Le Conseil économique du Canada signale que la dégradation de la qualité de l'air dans les villes canadiennes est due en grande partie à l'augmentation des oxydes azotés et autres oxydes dans l'atmosphère.

2. Problème:
Le directeur de l'Institut de recherche d'Hydro-Québec, M. Lionel Boulet, à l'occasion de l'ouverture du 2e salon de l'utilisation rationnelle de l'énergie, affirme que la consommation d'énergie augmente et que les sources d'approvisionnement diminuent.

(_____)

Solutions proposées

a) Plus de 50% des déplacements en auto se font sur une distance de moins de 5 milles; 75% se font sur une distance de moins de 10 milles.

b) La CTCUM a décidé d'instituer, à compter du 1er avril 1980, un laissez-passer mensuel pour les usagers du métro et des autobus.

c) Actuellement, le Gouvernement du Québec accorde une subvention pour l'isolation des maisons construites avant 1965.

d) Chaque année, un grand nombre de cyclistes sont impliqués dans des accidents de la circulation.

3. **Problème**:
La revue Québec Science, mai 1975, sous le titre "Ménagez vos transports", affirme qu'en Amérique du Nord, 42% de toute l'énergie consommée va à l'automobile, de sa fabrication à son élimination dans les cimetières d'autos.

(_____)

Solutions proposées

a) La possession de voitures-automobiles a augmenté à un rythme qui n'a pas été proportionnel à celui de l'utilisation du transport en commun.

b) La Commission de transport de Montréal élabore un plan d'intégration du réseau routier avec le métro; elle prévoit des parcs de stationnement et des gares de correspondance entre les autobus interurbains et le métro.

c) 70% du monoxyde de carbone (CO) contenu dans l'atmosphère des villes provient des véhicules-automobiles.

d) La vitesse maximale sur les autoroutes a été réduite à 100km/h et les policiers de la Sûreté du Québec exercent une surveillance plus étroite.

4. **Problème**:
Les résidants de Vallée-Jonction (Beauce) sont obligés de faire bouillir l'eau car des producteurs de porcs de la région avoisinante ont déversé du purin dans les sources d'approvisionnement.

(_____)

Solutions proposées

a) Le Service de la Protection de l'Environnement a décidé de faire appliquer "la loi sur le déversement des polluants dans les cours d'eau", loi qui prévoit des amendes à tout pollueur.

b) Les habitants de cette localité sont souvent victimes de gestes semblables.

c) Le Ministère de l'Agriculture est intervenu pour faire appliquer la loi sur l'épandage des déchets organiques.

d) Ce village de la Beauce est entouré d'autres localités à caractère essentiellement agricole.

5. Problème:
Le moteur diésel actuel émet de 0,23 à 0,84 gramme de particules de suie par mille.

(_____)

Solutions proposées

a) L'Agence de protection de l'environnement (APE) des Etats-Unis propose de réduire de 75% la quantité de suie vomie par les moteurs diésel.

b) Les particules diésel, si elles sont respirées, augmentent les risques d'infections pulmonaires, de bronchite et d'autres troubles respiratoires.

c) L'APE affirme que ces contrôles sont nécessaires parce que le diésel décharge de 30 à 70 pour cent plus de particules que les moteurs à essence.

d) Les compagnies qui fabriquent les moteurs diésel appliqueront une technologie plus élaborée et transformeront les tuyaux d'échappement.

4. Objectif spécifique: Chercher des solutions à un problème donné.

Consigne IV : Un problème relié à l'environnement t'est posé; tente de lui chercher deux énoncés de solutions. Tu écris tes réponses dans les espaces réservés à cette fin.

1. Des centaines de truites du Lac Lefrançois ont été trouvées mortes sur les berges; une expertise a révélé qu'elles ont été contaminées par le mercure.

   Solutions: 1)

   2)

2. Les cheminées de l'usine Javox de Ste-Rose dégagent un taux élevé de chlore dans l'environnement.

   Solutions: 1)

   2)

3. Près du Golfe St-Laurent, un pétrolier vient de heurter un cargo et un bris de sa coque laisse échapper une véritable mer noire.

   Solutions: 1)

   2)

4. Sur le Boulevard Charest, les piétons et les cyclistes éprouvent de la difficulté à se déplacer parce que la circulation automobile se fait trop dense et trop rapide.

   Solutions: 1)

   2)

5. Le déboisement près de la rivière Montmorency, source d'approvisionnement en eau des municipalités environnantes, a augmenté le degré d'érosion du sol, accru les matières en suspension dans l'eau et entraîné l'augmentation de la turbidité et la couleur brunâtre de l'eau.

   Solutions: 1)

   2)

DEUXIEME PHASE DE COMPREHENSION

LA LECTURE

Remarques pédagogiques

Pour faire progresser l'élève en quête d'informations critiques sur le thème choisi, on a sélectionné trois (3) textes. Le premier intitulé Le procès de l'automobile est un article signé par Bernard Descôteaux, paru dans Le Devoir, 20 mars 1976, sous le titre "Seules les solutions sociologiques peuvent vaincre la pollution". Le texte 2 Critiquer l'auto, c'est critiquer la société... se veut une synthèse de "The automobile and the emerging drive-in civilization", par K. Burns et W. Frain. Le texte 3 écrit par André Delisle pose la question: L'homme ou l'automobile? Ces textes font partie de la documentation du cours sur l'environnement produit par la Télé-Université.

Les textes sont alors présentés puis suivi d'un tableau-synthèse qui tente de circonscrire les éléments essentiels. Ensuite, le questionnement soulève les principaux problèmes abordés de même que les solutions proposées.

Si le maître croit qu'un seul texte suffit pour la manipulation de ce concept "problème/solution", il lui est loisible d'agir ainsi. Cependant, on tient à souligner que ces trois (3) textes ont été choisis pour permettre un apprentissage progressif orienté vers la pratique, l'objectivation de la pratique et l'acquisition de connaissances.

TEXTE 1

LE PROCES DE L'AUTOMOBILE

Le docteur Conrad East, du Centre de recherche en sciences de l'environnement de l'UQAM croit qu'il faut maintenant se diriger vers des solutions écologiques, en corrigeant nos habitudes et nos attitudes sociales, voire en supprimant l'automobile du moins dans certains secteurs urbains.

Tout en reconnaissant les bienfaits qu'elle procure, l'automobile est coupable plus particulièrement d'une détérioration générale de l'environnement, en milieu rural, mais surtout en milieu urbain, que ce soit par la pollution sonore, par la pollution de l'air ou par la détérioration générale des transports en commun dans les villes.

Au Canada, l'automobile est responsable de 75% des émissions de monoxyde de carbone, de 65% des hydrocarbures et de 46% des oxydes d'azote. Elle contribue, par ailleurs, pour plus de la moitié du poids de tous les polluants et est responsable en bonne partie du smog photochimique formé par les hydrocarbures et les oxydes d'azote, souligne le docteur East.

L'échec des solutions technologiques au problème de la pollution atmosphérique par l'auto a été précipité par plusieurs circonstances: la crise de l'énergie, l'absence de programme d'inspection et d'entretien des équipements antipollution, l'absence de règlementation sur les anciennes voitures, et l'absence de conviction d'automobilistes qui débranchent leurs dispositifs antipollution.

Mais le scientifique soutient que, tôt ou tard, cet échec devait survenir à cause de la création de nouveaux problèmes par la technique.

En fait, poursuit-il, les solutions techniques aux problèmes de la pollution par l'automobile coûteront de plus en plus cher pour une réduction minimale supplémentaire de la pollution.

L'aveu d'échec commence à être reconnu dans les divers programmes gouvernementaux et devrait mener à des décisions qui affecteront non plus seulement le porte-feuille des citoyens mais davantage leur mode de vie...

Bernard Descôteaux, "Seules les solutions sociologiques peuvent vaincre la pollution", Le Devoir, 20 mars 1976.

TEXTE 1

LE PROCES DE L'AUTOMOBILE (Bernard Descôteaux)

Tableau-synthèse

1er par.: **Solutions écologiques:**

- correction de nos habitudes
  de nos attitudes sociales;
- suppression de l'auto dans les secteurs urbains;

2e par.: **Problèmes: culpabilité de l'auto:**

- milieu rural: détérioration générale de l'environnement;
- milieu urbain (surtout):
  - pollution de l'air;
  - détérioration des transports en commun;

3e par.: **Preuves statistiques de la responsabilité de l'auto:**

- 75% monoxyde de carbone;
- 65% des hydrocarbures;
- 46% des oxydes d'azote;
- plus de la moitié des polluants;
- responsable en bonne partie du smog photochimique;

4e par.:

5e par.: **Echec des solutions technologiques:**

6e par.:

- causes (réelles):
  - crise de l'énergie;
  - absence de programmes d'inspection et d'entretien des équipements antipollution;
  - absence de règlementation sur les anciennes voitures;
  - absence de conviction d'automobilistes;

- causes (appréhendées):
  - création de nouveaux problèmes par la technique;
  - chereté de ces solutions.

7e par.: **Solutions futures**:

- constat d'échec par les divers programmes gouvernementaux;
- décisions avantageuses:
  a) pour le porte-feuille;
  b) davantage pour le mode de vie.

TEXTE 2

CRITIQUER L'AUTO, C'EST CRITIQUER LA SOCIETE...

A une époque où l'on devrait voir une évolution de l'humanité et la fin de son oppression, l'automobile et la civilisation du "service-à-l'auto" empêchent toute transformation ou humanisation de l'Occident ou de toute autre société centrée sur l'automobile.

Nous en concluons donc qu'aucune société vraiment nouvelle et humaine ne peut jaillir avant que les contradictions et les irrationalités inhérentes à la production et à la consommation massives de l'auto ne soient radicalement confrontées et résolues. Il n'y aura aucun changement profond dans la société américaine ou quelque autre société, tant que le problème de l'auto ne sera pas réglé. Les transports en commun, les moteurs électriques, les monorails, etc., sont de bonnes mesures libérales pour réduire certains écarts; de même que la décision de marcher le plus possible, ou d'utiliser la bicyclette pour faire ses courses chez les marchands locaux ou pour visiter les voisins; peut-être même serait-il possible d'acheter des autos coopérativement; ou peut-être devrions-nous commencer à acheter de bonnes autos usagées plutôt que de nous laisser fasciner par l'étincellement de l'auto neuve en vitrine. Tout ceci sert à démontrer que si la nouvelle thèse du capitalisme contemporain de sur-consommation est celle de la "vente", l'antithèse sera le boycottage, d'une façon ou de l'autre.

La conscience personnelle est plus puissante qu'aucun contrôle de groupes; qu'aucune manipulation. Il est essentiel que la conscience perçoive non seulement la domination mais aussi qu'elle perçoive des alternatives réalistes et judicieuses. Il serait irresponsable de parler de problèmes sans entrevoir des solutions.

Toutefois, pour mettre un terme à la destruction par l'industrie de l'automobile et pour s'attaquer à la racine de ce phénomène, il nous faudra une société sans "divisions". Les priorités humaines fondamentales devront

être réarrangées et recréées. La société contemporaine, avec ses membres éparpillés et divisés repose sur l'industrie dominatrice et destructrice de l'auto. Ce n'est pourtant pas une constatation de pessimiste, car si la société est dominée par une seule industrie, si énorme soit-elle, la conscience de cette domination est un pas décisif vers la libération de l'humanité. "La chaîne sera rompue à son maillon le plus fort!" Il est possible de réagir contre l'auto en tant que symbole central et capital du pouvoir occidental contemporain. Elle est vulnérable devant les formes d'organisations humaines basées sur l'esprit critique, sur l'imagination et sur l'engagement de "longue haleine". Nous sommes au point de départ du développement d'un nouveau mode de vie - d'une nation, non d'un état, d'un peuple qui n'aura plus ni le besoin ni le désir de l'auto. Voilà le défi! Il est stimulant. Il est rempli de possibilités humaines et d'excitations. Il est troublant de penser à tout ce que nous pourrions faire avec un peu d'imagination, d'effort et d'initiative.

Pourquoi nos dirigeants n'obligent-ils pas Détroit à construire des véhicules sécuritaires ne dépassant pas les vitesses permises? Pourquoi n'interdisent-ils pas l'automobile dans le centre-ville? Pourquoi ne développent-ils pas un transport alternatif tel le métro, l'autobus, les trains de banlieue, les pistes cyclables, les voies piétonnes? Pourquoi n'interdisent-ils pas la publicité automobile à la télévision, pour protéger les consommateurs des fausses images de liberté et de puissance que ces annonces étalent? Pourquoi nos ministres du Commerce et du Transport n'écoutent-ils pas les hauts cris de leurs collègues ministres de l'Energie, de l'Environnement et de la Santé?

Source: The automobile and the emerging drive-in civilization, par K. Burns et W. Frain.

TEXTE 2

CRITIQUER L'AUTO, C'EST CRITIQUER LA SOCIETE... (K. Burns et W. Frain)

Tableau-synthèse

1er par.: **Problème: automobile et civilisation du "service-à-l'auto":**

. empêchement de toute transformation et humanisation de l'Occident.

2e par.: **Solutions envisagées:**

A) Solutions globales:

. confirmation et résolution des contradictions et des irrationalités qui concernent la production et la consommation massive de l'auto;

. règlement du problème de l'auto.

B) Bonnes mesures libérales:

. transport en commun;

. moteurs électriques;

. monorails;

. marche;

. utilisation de la bicyclette pour les courses et les visites;

. achat d'autos coopératives;

. achat de bonnes autos usagées.

C) Antithèse à utiliser:

. boycottage, d'une façon ou de l'autre.

3e par.: **Conscience personnelle:** (autre solution)

. sa puissance;

. sa perception de la domination;

. sa perception des alternatives réalisables et judicieuses.

4e par.: **Autres solutions proposées:**

- société sans divisions;
- réarrangement et récréation des priorités humaines fondamentales;
- prise de conscience de la domination de l'industrie de l'auto;
- développement des formes d'organisations humaines basées sur l'esprit critiques, sur l'imagination et sur l'engagement de "longue haleine";

Validité des solutions proposées:

- prise de conscience de la domination: pas décisif vers la libération de l'humanité;
- formes d'organisations humaines;
- point de départ du développement d'un nouveau mode de vie (nation, peuple, non état sans besoin, ni désir de l'auto);
- défi stimulant, rempli de possibilités humaines et d'excitations;
- perspective troublante: penser à ce que nous pourrions faire avec un peu d'imagination, d'effort, d'initiative.

5e par.: **Solutions anticipées:** (interrogations)

- construction des véhicules sécuritaires;
- interdiction de l'automobile dans le centre-ville;
- développement du transport alternatif: métro, autobus, trains de banlieue, pistes cyclables, voies piétonnes;
- interdiction de la publicité automobile à la télévision;
- protection des consommateurs des fausses images (liberté et puissance);
- écoute des hauts cris des ministres de l'Energie, de l'Environnement, de la Santé par les ministres du Commerce et du Transport.

Note: Le questionnement sur les deux (2) premiers textes porte sur trois (3) aspects:

1. Le sujet traité;
2. L'expression/contenu;
3. L'attitude du lecteur face aux textes.

Les objectifs spécifiques sont énumérés avant chaque série de questions.

I Sujet traité

Objectifs spécifiques

Note: Les questions qui traduisent ces objectifs sont indiquées entre les parenthèses.

1. Identifier le sujet d'un texte à l'aide du titre seulement (Q_1);
2. Comparer les sujets traités dans deux (2) textes à l'aide des seuls titres (Q_1 - Q_2);
3. Comparer les auteurs de textes différents sous les aspects suivants: nationalité, profession, lieu de travail, année de parution, identification de l'oeuvre complète (Q_3).

Consigne

Tu dois compléter le tableau de la page suivante; pour ce faire, tu réponds aux questions posées en Q_1, Q_2, Q_3. Tu ne dois pas lire les textes avant de répondre à ces interrogations; les titres et les références (auteurs-sources) te suffisent.

Stratégies de questionnement

Q_1 : Les deux (2) textes traitent-ils du même sujet? Dis pourquoi...

Q_2 : Quel titre te semble approfondir davantage le sujet? Justifie ton choix.

Q_3 : As-tu assez d'indices pour comparer les deux (2) auteurs de ces articles sous les aspects suivants:

a) leur nationalité;

b) leur profession;

c) leur lieu de travail;

d) l'année de parution de l'article;

e) l'identification de l'oeuvre complète.

Textes / Aspects	T_1	T_2
Titre:	Le procès de l'automobile (Bernard Descôteaux)	Critiquer l'auto, c'est critiquer la société... (K. Burns et W. Frain)
1. Sujet traité:		
2. Titre plus complet:		
3. Auteurs:		
a) nationalité		
b) profession		
c) lieu de travail		
d) année de parution		
e) identification de l'oeuvre		

Tableau du sujet traité de T_1 et de T_2

II Expression / contenu des textes

Objectifs spécifiques

Note: Les questions qui illustrent ces objectifs sont indiquées entre les parenthèses.

1. Faire ressortir les divers aspects d'un problème ($Q_{1a)}$, $Q_{1b)}$);
2. Identifier des solutions ($Q_{2b)}1.$);
3. Identifier les causes de la réussite ou de l'échec des solutions proposées ($Q_{2b)}2.$);
4. Reconnaître le jugement de l'auteur sur les solutions proposées ($Q_{2c)}2.$);
5. Valider des solutions ($Q_{2c)}3.$);
6. Découvrir l'anticipation de solutions pratiques ($Q_{3a)}$, $Q_{3b)}$);
7. Déceler des indices linguistiques qui permettent d'identifier des solutions ($Q_{2a)}$, $Q_{3b)}$).

Consigne

Les questions posées te permettent d'établir un parallèle au niveau du contenu et de l'expression de ces deux (2) textes. Rassemble ces informations dans le tableau proposé à cette fin.

Stratégies de questionnement

$Q_{1a)}$: Dans le texte 1, comment l'auteur fait-il ressortir le problème de la "culpabilité de l'auto" en milieu rural et en milieu urbain?

$Q_{1b)}$: Dans le texte 2, l'énoncé du problème porte sur les méfaits engendrés par l'auto; l'auteur l'identifie au deuxième paragraphe, en ces termes: "(...) tant que le problème de l'auto ne sera pas réglé." Par la suite, à trois (3) reprises, il cerne davantage ce problème et nous le présente d'une manière progressive. Relève la complexité de ce problème à trois (3) paliers.

$Q_{2a)}$: Au début de son article, Bernard Descôteaux propose des solutions écologiques; quel indice linguistique (un mot) permet de découvrir que d'autres solutions ont déjà été envisagées antérieurement?

$Q_{2b)}$: Dans la suite de son article, Bernard Descôteaux identifie les solutions qui ont subi un échec;

1. précise ces solutions;
2. énumère les causes réelles et les causes appréhendées de l'échec de ces solutions.

$Q_{2c)}$: Les trois (3) facettes du problème décelé en $Q_{1b)}$ demandent une triple série de solutions:

1. identifie les trois (3) catégories de solutions proposées;
2. quel jugement l'auteur porte-t-il sur les solutions qu'il propose?;
3. que penses-tu de ces solutions? sont-elles réalisables en 1980? dans notre milieu?

$Q_{3a)}$: Quels critères (2) propose Bernard Descôteaux pour orienter les futures décisions?

$Q_{3b)}$ Quels sont les deux (2) indices linguistiques (forme de phrase, temps et mode des verbes, figure de syntaxe, mot...) qui permettent de conclure que le dernier groupe de solutions proposées en T_2 constitue une anticipation de moyens pratiques?

Aspects \ Textes	T_1	T_2
Titre:	Seules les solutions sociologiques peuvent vaincre la pollution (Bernard Descôteaux)	Critiquer l'auto, c'est critiquer la société... (K. Burns et W. Frain)
1. Problème engendré par l'auto:	a) milieu rural: b) milieu urbain:	1. 2. 3.
2. Solutions proposées:	Solutions écologiques: a) indice linguistique: b) solutions qui ont échoué: Causes: a) réelles: b) appréhendées:	1re catégorie de solutions: 1. 2. 3. jugement de l'auteur: ton jugement:
3. Solutions de l'avenir:	Critères: 1. 2.	Anticipation de moyens pratiques: 1. 2.

Tableau de l'expression / contenu des textes (T_1 et T_2)

TEXTE 3

L'HOMME OU L'AUTOMOBILE?

"L'automobile est le dernier bastion de l'intimité". Cette réflexion de Marshall McLuhan trahit la vague d'individualisme qui explique probablement l'importance qu'a acquise l'automobile depuis l'apparition, il y a un peu plus de soixante ans, du "Modèle T" d'Henry Ford. Depuis cette célèbre invention du milieu du siècle dernier, l'automobile ne cesse de modifier et de façonner pour ses propres besoins toutes les facettes de l'environnement humain. Accepterons-nous que continue cette suprématie mécanique? Accepterons-nous que, dans le futur, notre mode de vie soit conditionné par la voiture privée?

On s'est posé cette question de façon cruciale lors de la récente crise énergétique ou "prétendue crise énergétique", crise qui a créé pendant un certain temps des conditions de pénurie d'énergie, du moins pour alimenter les véhicules à essence. Cette crise, interprétée par Ivan Illich, fondateur d'un centre de "contre-recherche" pour l'analyse de la société industrielle, prend une dimension toute différente. Les hommes naissent avec un degré de mobilité égal pour tous; la concentration des moyens technologiques et des sources énergétiques en quelques mains devient un facteur d'inégalité sociale. Dans ce contexte, parler de la "crise de l'énergie", c'est souligner la "gourmandise des gros, qui restent insatisfaits et veulent toujours plus!"

Alors, pouvons-nous continuer à rouler impunément dans nos grosses voitures? Aurons-nous l'intelligence et le courage de choisir des moyens de transports à basse consommation d'énergie? Cette consommation massive d'énergie n'est d'ailleurs pas le seul inconvénient du transport individuel motorisé et, par conséquent n'est pas la seule raison d'envisager des solutions de rechange.

L'automobile oriente le développement du territoire et modifie les paysages à un rythme qui n'a d'égal que la vitesse de déplacement de ses usagers. Des centres-ville les plus denses aux régions rurales les plus éloignées, les espaces souffrent du passage de rubans de béton déroulés pour faire place aux monstres mécaniques. Les paysages portent maintenant les traces indélébiles de l'automobile. Souvent même, les occupants enracinés dans un coin de campagne ou dans un quartier de ville doivent briser leurs attaches face à l'envahissement de véhicules de plus en plus nombreux.

Les voies rapides, les garages, les "services à l'auto" et les stationnements occupent progressivement les quartiers urbains. Les autoroutes, les services routiers et les cimetières d'autos déprécient les paysages. Ne serait-il pas temps de soumettre l'aménagement du territoire à d'autres priorités que le transport? Ne serait-il pas temps de redonner la place de choix à l'occupant de ce territoire?

Le temps presse. Les effets de l'automobile sont de plus en plus difficiles à contrer. La notion de distance ayant disparu, pour faire place à celle de vitesse, l'étendue des dommages est considérable. Les quelques rares endroits n'ayant pas subi les assauts des automobiles, ou des automobilistes, doivent être protégés; il faut arrêter la propagation de ces effets.

Même si en concentration les problèmes et les inconvénients de la voiture sont encore plus graves; la pollution de l'air, le bruit, les pertes de temps, les frustations, les manques d'exercice, les démolitions: autant d'exemples des méfaits de l'auto dans les zones urbanisées. Pour les combattre, les aménagistes sont en train de bouleverser les centres-ville. Pour combattre ces inconvénients, les ingénieurs sont en train d'alourdir les véhicules de dispositifs destinés à réduire leurs méfaits.

Et pourtant, les désastres continuent. A tel point, que la ville de béton et de "macadam" a remplacé les quartiers de galeries et de cordes à linge. N'est-il pas possible de repenser la ville en fonction des priorités humaines? Défi de taille, d'autant plus que les mêmes habitants accordent une place de premier choix à l'automobile comme symbole de réussite sociale. Il ne sera donc pas facile d'enlever à l'homme du XXe siècle cet objet de convoitise. Objet qui est pourtant bien reconnu comme danger public et dont le dossier de blessures et de mortalités est chargé. Objet également très dispendieux, qui engloutit une forte proportion des finances publiques et privées. Objet, enfin, qui constitue l'un des principaux agents de la dégradation de l'environnement.

Ivan Illich invite les usagers de l'automobile à ouvrir les yeux pour reconnaître l'efficacité du renoncement à l'utilisation de l'automobile puissante: c'est une efficacité supérieure à la pseudo-efficacité du transport individualisé. Il invite aussi les usagers à ouvrir les yeux pour voir les agressions multiples d'une industrie du transport inhumaine et colossale. Resterons-nous ces nouveaux nomades, "les errants des temps modernes"? Abandonnerons-nous notre imagination pour un fonctionnement social stéréotypé et guidé par une ligne sur le pavé? Des choix s'imposent à nous.

André Delisle

TEXTE 3

L'HOMME OU L'AUTOMOBILE? (André Delisle)

Tableau-synthèse

1er par.: **Importance accordée à l'automobile:**

- réflexion de McLuhan: l'auto, dernier bastion de l'intimité;
- modification et façonnement de toutes les facettes de l'environnement humain;
- interrogations: sur la continuation de cette suprématie sur le conditionnement de notre mode de vie.

2e par.: **Analyse de la crise de l'énergie:**

- "prétendue crise énergétique";
- création des conditions de pénurie d'énergie;
- analyse de Ivan Illich:
  a) degré de mobilité égal pour tous à la naissance;
  b) concentration en quelques mains des moyens technologiques et des sources énergétiques (facteurs d'inégalité sociale);
  c) gourmandise des gros (qui restent insatisfaits et veulent toujours plus).

3e par.: **Inconvénient du transport individuel motorisé:**

- interrogations: sur nos grosses voitures; sur le choix des moyens de transport à basse consommation d'énergie;
- non seul inconvénient;
- non seule raison de chercher des solutions de rechange.

4e par.: **Méfaits de l'auto:**

. orientation du développement du territoire;

. modification des paysages:

a) passage de rubans de béton déroulés;

b) mise en place de montres mécaniques;

c) traces indélébiles de l'auto sur les paysages;

d) brisures des attaches des occupants enracinés (à la campagne, au quartier).

5e par.: **Méfaits de l'auto:**

. en quartiers urbains:

. occupation progressive par les voies rapides, les garages, les "services à l'auto", les stationnement;

. sur les paysages:

. dépréciation des paysages par les autoroutes, les services routiers, les cimetières d'autos;

. interrogations sur l'aménagement du territoire à d'autres priorités; sur le legs de la place de choix à l'occupant du territoire.

6e par.: **Evaluation des effets:**

. difficiles à contrer;

. étendue considérable des dommages;

Solutions proposées:

. protection des quelques rares endroits non assaillis par l'auto;

. arrêt de la propagation des effets.

7e par.: **Méfaits de l'auto (zones urbaines) et leurs solutions:**

. pollution de l'air;

. bruit;

. pertes de temps;

. frustations;

. manques d'exercice;

. démolitions;

. solutions des aménagistes: bouleversement des centres-ville;

. solutions des ingénieurs: alourdissement des véhicules par les dispositifs.

8e par.: Le mythe de l'auto:

- continuation des désastres;
- interrogation sur l'utilisation de la ville en fonction des priorités humaines; sur l'utilisation de la rue pour la patinoire de quartier;
- considérations de l'auto:
  - symbole de réussite sociale;
  - objet de convoitise;
  - objet de danger public (dossier chargé de blessures et de mortalités);
  - objet dispendieux;
  - principal agent de dégradation de l'environnement.

9e par.: Solutions d'un penseur: (Ivan Illich)

1° . reconnaissance de l'efficacité du renoncement à l'utilisation de l'automobile;

2° . perception des agressions multiples d'une industrie du transport inhumaine et colossale.

Validité de la 1re solution:

- efficacité supérieure à la "pseudo-efficacité" du transport individualisé.

9e par.: Choix à faire:

- interrogations finales:
  a) nomadisme et errance des temps modernes?
  b) abandon de notre imagination pour un fonctionnement social stéréotypé et guidé par une ligne sur le pavé?

Expression / contenu de T_3

Objectifs spécifiques

Note: Les questions qui illustrent ces objectifs sont indiquées entre les parenthèses.

1. Faire ressortir les divers aspects du problème énoncé ($Q_{1a)}$, Q_2);
2. Distinguer, parmi les énoncés de problèmes, ceux qui sont appuyés par des faits ou des exemples, des citations ou des références qui font autorité ($Q_{1a)}$ et $_{b)}$);
3. Cerner les rapports entre les divers aspects d'un énoncé de problème et l'énoncé lui-même ($Q_{3a)}$);
4. Découvrir la progression dans un énoncé de problème ($Q_{3b)}$);
5. Identifier des solutions ($Q_{4a)}$);
6. Reconnaître le jugement de l'auteur sur les solutions proposées ($Q_{4b)}$);
7. Découvrir l'anticipation de solutions pratiques (Q_5).

Consigne

Le texte 3 te propose un choix: l'homme ou l'automobile? tu le lis et tu réponds aux questions qui te sont posées. Tu gardes en mémoire les informations recueillies lors de cette lecture de même que celles que tu as emmagasinées lors de la lecture des deux (2) autres afin de bien cerner le(s) problème(s) posé(s) par l'automobile et les solutions envisagées pour le(s) résoudre. Tu auras besoin de ces données pour la troisième phase, la post-lecture. Tu complètes le tableau prévu à cet effet.

Stratégies de questionnement

Q_1 : L'auteur de ce texte demande de faire un choix entre l'homme ou l'automobile.

a) Quelle analyse fait-il de la crise de l'énergie?

b) 1. Quelle autorité soutient son argumentation?

2. Comment ce spécialiste interprète-t-il cette "crise"? Relève les trois (3) aspects de cette analyse.

Q_2 : Le texte: "L'homme ou l'automobile?" pose le problème de l'auto; cerne les méfaits que son usage produit:

a) sur les paysages;

b) sur les quartiers urbains.

Q_3 : a) Quels mythes sont véhiculés par la possession de l'auto?

b) Montre qu'il existe une progression dans l'énumération de ces mythes.

Q_4 : L'auteur propose deux (2) solutions pour résoudre le problème de l'envahissement de l'automobile; ces solutions, il les emprunte à un penseur connu:

a) identifie-les;

b) énonce le jugement porté par l'auteur sur l'une de ces solutions.

Q_5 : André Dolisle laisse le soin à ses lecteurs (trices) de décider des solutions à appliquer. Comment tente-t-il de leur laisser cette prérogative?

Aspects \ Texte	T_3
Titre:	L'homme ou l'automobile (André Delisle)
1. a) Analyse de la crise:	
b) 1. autorité:	
2. Aspects de cette analyse:	1. 2. 3.
2. a) Méfaits sur les paysages:	
b) Méfaits sur les quartiers urbains:	
3. a) Mythes:	
b) Progression:	
4. a) Solutions:	1. 2.
b) Jugement de l'auteur:	
5. Solutions à appliquer:	

Tableau de l'expression / contenu de T_3

TROISIEME PHASE DE COMPREHENSION

LA POST-LECTURE

Cette troisième phase identifiée au processus de lecture/écriture permet le réinvestissement des informations recueillies en vue du développement de l'esprit critique et la production d'idées nouvelles donc de l'augmentation de la créativité. Dans une première partie, quelques questions sont posées à l'élève afin qu'il puisse comparer les informations reçues et effectuer une meilleure synthèse. Une seconde partie permet à l'élève d'élaborer un texte de nature à convaincre l'usager de l'automobile d'employer ce bien de consommation avec modération.

Objectifs spécifiques

Note: Les questions qui découlent de ces objectifs sont indiquées entre les parenthèses.

1. Confronter l'opinion de trois (3) auteurs sur le même problème et sur les solutions envisagées pour le résoudre (Q_1, Q_2);
2. Evaluer:
   a) l'esprit critique des auteurs;
   b) leur degré de conviction;
   (Q_3, Q_4);
3. Produire un court article (une demi-page) destiné à convaincre les usagers de l'automobile de l'utiliser d'une façon plus modérée (Consigne B).

Consigne A

Tu réponds aux questions posées et pour ce, tu complètes le tableau de la page 48.

Stratégies de questionnement

Q_1 : D'après toi, quel(s) texte(s) soulève(nt) davantage les méfaits engendrés par l'automobile? A l'aide des réponses que tu as consignées antérieurement, apporte des preuves à l'appui de ton choix.

Q_2 : Divers remèdes sont proposés par chacun des auteurs. A ton avis, lequel de ceux-ci propose des solutions réalisables dans notre contexte québécois. Identifie les solutions et justifie ton choix.

Q_3 : Quel(s) texte(s) te semble(nt) le(s) plus critique(s) face à la détérioration de l'environnement par l'envahissement de l'automobile?

Q_4 : De ces trois (3) textes, lequel t'apparaît

a) le plus réaliste?

b) le plus susceptible de convaincre les usagers de l'auto?

Pour chaque réponse, justifie ton choix à l'aide de deux (2) arguments.

Consigne B

Tu écris un court article (une demi-page) pour inciter les utilisateurs de l'automobile à montrer plus de modération dans l'emploi de ce bien de consommation. Cet article pourra paraître dans une revue destinée aux usagers de l'auto.

Aspects \ Textes	T_1	T_2	T_3
Titre:	Le procès de l'automobile (Bernard Descôteaux)	Critiquer l'auto, c'est critiquer la société... (Burns et Frain)	L'homme ou l'automobile? (André Delisle)
1. Les méfaits engendrés par l'auto:			
2. Solutions réalisables dans notre contexte québécois:			
3. Texte(s) critique(s) face à la détérioration de l'environnement:			
4. a) Texte plus réaliste:			
- Justification:			
a) Texte plus convaincant:			
- Justification:			

Attitudes du lecteur face aux textes

CORRIGE

Première phase: La pré-lecture

1re approche : **Approche par la discussion:**

Les suggestions de questions permettent au maître de situer le débat, de faire progresser la pensée de l'élève, surtout de développer son esprit critique; ainsi, il sera plus apte à recevoir l'information dans les trois (3) textes soumis à sa lecture.

2e approche : **Approche par le vocabulaire:**

Note: Il s'agit de permettre à l'élève de saisir le sens de ces mots ou expressions avant de les lire afin de mieux les comprendre dans leur contexte. Si le maître juge que ses élèves auront d'autres pierres d'achoppement, il lui est loisible d'identifier d'autres difficultés sémantiques.

a) **1er texte**: Le procès de l'automobile (Bernard Descôteaux)

- smog photochimique: (3e par.)
  - smog: (anglicisme): brouillard épais formé de particules de suie et de gouttes d'eau, dans les régions humides et industrielles; brouillard formé par des transformations de la matière par l'énergie rayonnante (photochimique); le texte parle d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote: ces composés au contact de l'air ambiant et de l'énergie solaire produisent des réactions chimiques et donnent "ce smog photochimique".

b) 2e texte: Critiquer l'auto, c'est critiquer la société... (K. Burns et W. Frain)

- **antithèse** (2e par.): opposition de deux attitudes; proposition radicalement opposée à la thèse (idée) défendue; ici, à la vente, on oppose le boycottage, d'une façon ou de l'autre;
- **alternatives... judicieuses** (3e par.): phénomènes ou états opposés qui se succèdent régulièrement; ici, ce sont des solutions de rechange raisonnables, pertinentes, sensées (judicieuses).

c) 3e texte: L'homme ou l'automobile? (André Delisle)

- **impunément** (3e par.): sans être puni, sans subir des dommages, sans s'exposer à aucun risque, à aucun inconvénient... les "grosses" voitures nous apporteront des inconvénients, des dommages...
- **aménagistes** (7e par.): néologisme; ceux (celles) qui sont chargés (es) d'organiser l'espace (d'aménager) afin de satisfaire les besoins des populations et de valoriser les ressources naturelles;
- **pseudo-efficacité** (9e par.): fausse efficacité, celle qui a seulement l'apparence du rendement.

3e approche : **Approche par l'apprentissage d'un concept**: (concept "problème / solution")

I. Exercice d'identification d'un énoncé de problème.

1. P
2. SP
3. P
4. P
5. SP

II. Exercice d'identification d'un énoncé de problème et d'un énoncé de solution.

1. P
2. S
3. S
4. P
5. S
6. P
7. S
8. P
9. S
10. S

III. Exercice de pairage de solutions à un problème donné.

1. a - c
2. b - c
3. b - d
4. a - c
5. a - d

IV. Exercice de recherche d'énoncés de solutions à un problème posé.

. réponses personnelles.

Il est certain que le maître doit examiner avec les élèves si les solutions proposées sont susceptibles d'être efficaces. Cet exercice servira certes à former le jugement des élèves.

DEUXIEME PHASE: LA LECTURE

Stratégies de questionnement

I Sujet traité

R_1 : Les deux (2) textes traitent du même sujet: l'automobile; le premier fait le procès de l'automobile tandis que le second en fait la critique... les deux (2) textes pourraient faire ressortir et les aspects positifs et les aspects négatifs; cependant, il semble que les mots "procès" et "critique" abordent davantage les aspects négatifs.

R_2 : Cette réponse s'avère personnelle pourvu que l'élève puisse justifier son choix. Cependant, le deuxième titre annonce plus que la critique de l'automobile, il se permet par elle d'atteindre la société.

R_3 : L'auteur de T_1, Bernard Descôteaux, semble être un québécois francophone, journaliste, qui travaille pour Le Devoir de Montréal. L'article qu'il signe a été écrit le 20 mars 1976, sous le titre "Seules les solutions sociologiques peuvent vaincre la pollution." Rien n'indique qu'il a écrit d'autres oeuvres.

Les auteurs de T_2, K. Burns et W. Frain, portent des noms à consonnance américaine et leur article a été extrait de leur volume "The automobile and the energing drive-in civilization". Aucun indice ne permet de préciser leur profession, leur lieu précis de travail et l'année de parution de l'oeuvre. Tout au plus, peut-on affirmer qu'ils connaissent le sujet.

II Expression / contenu des textes (T_1 et T_2)

R_1 : a) (2e par.) <u>En milieu rural</u>: . détérioration générale de l'environnement;

<u>En milieu urbain</u>: . pollution de l'air;
. détérioration des transports en commun.

b) 1. (...) la destruction par l'industrie de l'automobile; (ce phénomène) **(4e paragraphe)**;

2. (...) l'industrie dominatrice et destructrice de l'auto: **(4e paragraphe)**;

3. (...) l'auto: symbole central et capital du pouvoir occidental contemporain **(4e paragraphe)**.

R_2 : a) **(1er par.)** Le terme "maintenant" nous permet de croire que d'autres solutions (sans les nommer) ont été proposées et que dans l'immédiat il nous faut envisager les solutions écologiques.

b) 1. Solutions technologiques

2. causes réelles:
- . crise de l'énergie;
- . absence de programmes d'inspection et d'entretien des équipements antipollution;
- . absence de règlementation sur les anciennes voitures;
- . absence de conviction d'automobilistes.

causes appréhendées:
- . création de nouveaux problèmes par la technique;
- . chereté de ces solutions.

c) 1. 1re catégorie: (destruction) (4e par.)

solutions proposées:
- . société sans divisions;
- . réarrangement et récréation des priorités humaines fondamentales.

2e catégorie: (domination) (4e par.)

solution proposée:
- . prise de conscience de cette domination.

3e catégorie: (symbole central et capital du pouvoir occidental contemporain)

solution proposée:
- . développement des formes d'organisations humaines basées sur l'esprit critique, sur l'imagination et sur l'engagement de "longue haleine".

2. 1re solution: (4e par.)

jugement: attaque de la racine de ce phénomène;

2e solution: (4e par.)

jugement: pas décisif vers la libération de l'humanité;

3e solution:

jugement:
- . vulnérabilité de l'auto;
- . point de départ du développement d'un nouveau mode de vie: nation, non état, peuple;
- . défi stimulant, rempli de possibilités humaines et d'excitations;
- . imagination, effort, initiative: effet troublant.

3. . réponse personnelle.

Il devient important que l'élève justifie ses choix. Le maître ne doit pas accepter du gratuit...

R_3 : a) (7e par.) Les futures décisions devraient affecter non seulement le porte-feuille des citoyens mais davantage leur mode de vie.

b) (5e par.) Les deux (2) indices linguistiques sont:

- l'emploi de l'interrogation négative (Pourquoi nos dirigeants n'obligent-ils pas?...)
- l'emploi du présent de l'indicatif (l'emploi de la répétition pourquoi? pourrait aussi être un indice de solutions à envisager).

III | Expression / contenu de T_3

R_1 : a) **Analyse de la crise de l'énergie**: (par l'auteur)

- "prétendue crise énergétique";
- création des conditions de pénurie d'énergie.

b) 1. Ivan Illich;

2. **Analyse de Ivan Illich**:

a) degré de mobilité égal pour tous à la naissance;

b) concentration en quelques mains des moyens technologiques et des sources énergétiques (facteur d'inégalité sociale);

c) gourmandise des gros (qui restent insatisfaits et veulent toujours plus).

R_2 : a) **Méfaits sur les paysages**:

(4e par.) 1. **modification des paysages**:

a) passage de rubans de béton déroulés;

b) mise en place de montres mécaniques;

c) trace indélébile de l'auto sur les paysages;

d) brisures des attaches des occupants enracinés (à la campagne, au quartier).

(5e par.) 2. **dépréciation des paysages** par les autoroutes, les services routiers, les cimetières d'autos.

b) **Méfaits sur les quartiers urbains**:

(5e par.) 1. occupation progressive par les voies rapides, les garages, les "services à l'auto", les stationnements;

(7e par.) 2. pollution de l'air;

3. bruit;

4. pertes de temps;

5. frustrations;

6. manques d'exercice;

7. démolitions.

R_3 : **L'auto (sa possession) est devenue**:

(8e par.) 1. un symbole de réussite sociale;

2. un objet de convoitise;

3. un objet de danger public (dossier chargé de blessures et de mortalités);

4. un objet dispendieux;

5. le principal agent de dégradation de l'environnement.

L'énumération de ces mythes peut se diviser en deux (2) parties. La possession de l'auto est d'abord considérée comme un symbole de réussite sociale puis un objet de convoitise... il y a dans cette première partie, une gradation: celui qui possède une auto est envié. La deuxième facette montre plutôt l'aspect négatif de cette possession:

d'abord danger public, puis objet dispendieux, l'auto enfin devient un agent de dégradation de l'environnement; on lui attribue ainsi une lourde responsabilité.

R_4 : **a) L'auteur soumet deux (2) solutions empruntées au penseur Ivan Illich:**

(9e par.) 1. reconnaissance de l'efficacité du renoncement à l'utilisation de l'automobile;

2. perception des agressions multiples d'une industrie du transport inhumaine et colossale.

b) L'auteur porte un jugement sur la première solution en ces termes:

. efficacité supérieure à la "pseudo-efficacité" du transport individualisé.

R_5 : **L'auteur pose deux (2) questions:**

(9e par.) une première sur notre nomadisme ou errance des temps modernes; une seconde sur l'abandon de notre imagination pour un fonctionnement stéréotypé et guidé par une ligne sur le pavé.

TROISIEME PHASE: LA POST-LECTURE

Consigne A

Les questions (Q_1, Q_2, Q_3, Q_4) tiennent compte du récepteur et lui demandent de faire ses choix et surtout de les justifier.

Les trois (3) textes dressent un tableau assez complet du problème engendré par l'utilisation de l'auto et les solutions à y apporter. Cependant, le texte 2 pousse sa critique jusqu'aux bases du système social; par contre, T_3 oblige le lecteur à opter pour l'homme ou l'automobile.

Dans cette troisième phase, il est important que l'élève sache pourquoi il choisit telle ou telle situation.

Consigne B

Ce court article (une demi-page) doit répondre aux exigences de la consigne, i.e. inciter les utilisateurs de l'auto à user de plus de modération dans l'usage de ce bien de consommation.

D'autres critères d'ordre expressif pourraient être fixés:

Structure de phrases

Vocabulaire approprié à la communication

Orthographe d'usage et grammaticale (points à préciser)

De plus, il serait bon de faire objectiver cette pratique par l'élève lui-même à l'aide de quelques interrogations:

1. As-tu bien posé ton sujet?

2. A qui s'adresse ton article?

3. Les termes choisis précisent-ils le (s) destinataire (s)?

4. Les phrases utilisées conviennent-elles à ce genre d'article?

5. Le vocabulaire employé (mots - expressions) sied-il à ce genre de communication?

BIBLIOGRAPHIE

Sur le concept "problème/solution":

PARE, André, **Créativité et Pédagogie ouverte, Créativité et Apprentissage**, Volume II, Ottawa, NHP, 1977, 320 pages.

SMITH, Frank, **La compréhension et l'apprentissage**, traduit et adapté par Alain Vézina, Montréal, HRW, 1979, 279 pages.

Pour les textes à l'étude:

BURNS, K. et W. FRAIN, **Critiquer l'auto, c'est critiquer la société**, traduction de "The automobile and the emerging drive-in civilization".

DESCOTEAUX, Bernard, **Le procès de l'automobile**, dans **Le Devoir**, 20 mars 1976, sous le titre "Seules les solutions écologiques peuvent vaincre la pollution".

DELISLE, André, **L'homme ou l'automobile?**

Note: Les trois (3) textes ont été extraits de la documentation du cours sur l'environnement produit par la Télé-Université (Université du Québec).